

МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
ПОЛЯРНЫЙ ГОД

С.МАКАРОВ, Н.КУЗНЕЦОВ, С.ДОЛГОВА

ЛЕДОКОЛ  
**“ЕРМАК”**



УДК 84  
ББК 82

Редактор Б.В. Соломонов  
Составитель Н.А. Кузнецов

Под общей научной редакцией доктора исторических наук, профессора, начальника  
Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного  
и природного наследия имени Д.С. Лихачева П.В. Боярского

Корректор: Л. Демидова

Дизайн серии, макет, верстка, препресс – ARTKITCHEN:  
А.Вашенко, А.Дубинский, Д.Корчуганов, М.Сарабьянов

ISBN 978-5-98797-045-4

Эта книга рассказывает об истории первого в мире ледокола, способного форсировать тяжёлые льды. Знаменитое судно прожило невероятно долгий век – 65 лет. «Ермак» был построен ещё в конце XIX века, много раз бывал в высоких широтах, участвовал в ледовом походе Балтийского флота в 1918 г., в работах по эвакуации станции «Северный полюс-1» (1938 г.), в проводке судов через льды на Балтике (1941–45 гг.).

Первая часть книги – произведение знаменитого русского полярного исследователя и военачальника вице-адмирала С.О. Макарова (1848-1904) о плавании на Землю Франца-Иосифа и Новую Землю.

Остальные части книги написаны современными специалистами – исследователями истории российского мореплавания. Авторы книги уделяют внимание не только наиболее ярким моментам истории корабля, но стараются осветить и малоизвестные страницы биографии «Ермака». Например, одна из глав книги посвящена незаслуженно забытому последнему капитану судна Вячеславу Владимировичу Смирнову.

#### ОБ АВТОРАХ

Степан Осипович Макаров (1848 - 1904) - русский военно-морской деятель, океанограф, полярный исследователь, кораблестроитель, вице-адмирал (20 августа 1896).

Никита Анатольевич Кузнецов, современный историк, старший научный сотрудник Дома русского зарубежья имени А.И. Солженицына, научный сотрудник Морской арктической комплексной экспедиции (МАКЭ) Российского НИИ культурного и природного наследия имени Д.С. Лихачёва. Специалист по истории российского флота первой четверти XX века, русского морского зарубежья, отечественного ледокольного флота. Живет в г. Москва.

Долгова Светлана Вячеславовна, старший научный сотрудник Государственного океанографического института имени Н.Н. Зубова, представитель Музея Мирового океана в Москве, ученица известного полярного исследователя М.М. Ермолаева историей исследования Арктики занимается более 15 лет. С научными экспедициями побывала на острове Вайгач и архипелагах Земля Франца Иосифа и Новая Земля.

ПРОЕКТ ОСУЩЕСТВЛЕН ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ОАО «СОВКОМФЛОТ»

© Издательство «Паулсен», 2010

Данное издание охраняется в соответствии  
с законодательством РФ об авторских и смежных правах.  
Любое использование материалов данного издания без письменного  
разрешения издательства запрещается.

## Содержание

Предисловие к изданию 2010 г. ....	7
Степан Осипович Макаров .....	13
С. О. МАКАРОВ	
<b>I «Ермак» во льдах .....</b>	<b>29</b>
Предисловие .....	31
Начало дела .....	35
Краткий исторический обзор исследований Северного Ледовитого океана .....	43
Лекция барона Ф. Врангеля .....	43
К Северному Полюсу – напролом! .....	67
Лекция вице-адмирала С. Макарова .....	67
Моя поездка для обзора Морского пути на Обь и Енисей .....	87
Нужен ли дешевый морской путь на Обь и Енисей и возможен ли он? .....	121
Заказ и постройка ледокола «Ермак» .....	149
Описание ледокола «Ермак» и испытание его на открытой воде .....	183
Первая проба ледокола во льдах. Приход в Кронштадт .....	203
Освобождение затертых у Ревеля пароходов .....	217
Приход в Петербург и проводка первых ледоколов к этому порту .....	227
Заключение о работе «Ермака» в Финском заливе .....	253
Приготовление к плаванию в Ледовитом океане и переход в Ньюкестль .....	257
Первое пробное плавание в полярных льдах .....	267
Второе пробное плавание в полярные льды .....	285
Осень 1899 года и следующая за ней зима .....	337
Выводы и заключения .....	371
С.О. Макаров. Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа в 1901 году .....	377
С.О. Макаров. Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли .....	411
В.Н. Вебер. Дневник .....	417
С.О. Макаров. Влияние ледоколов на военно-морские операции. Лекция, прочитанная 4 декабря 1899 г. ....	427
Е. СЛАВИНСКИЙ	
<b>II Ледокол «Ермак» и его деятельность в Прибалтийских портах в словах и фотографиях. Ревель, 1911 .....</b>	<b>437</b>
Н. КУЗНЕЦОВ	
<b>III Из истории ледокола «Ермак» .....</b>	<b>479</b>
От автора .....	481
Под торговым флагом .....	483
Первая мировая и Гражданская войны .....	491
Мирные годы .....	503
Героизм и трагедии в Арктике тридцатых .....	509
«Зимняя» и Вторая мировая война на Балтике .....	519
Вновь на мирной службе .....	535
В.П. Колошенко. «Кто не рискует, тот с «Ермака» не летает» .....	537
Трагический финал .....	565
Память .....	569
Приложение 1. Организации – владельцы «Ермака» .....	573
Приложение 2. Капитаны «Ермака» .....	574
Приложение 3. Ледокол «Ермак» на географической карте мира .....	598
Источники и литература .....	600
С. ДОЛГОВА	
<b>IV «Белая ворона» в истории ледокола «Ермак» .....</b>	<b>605</b>
<b>V Постройка, испытания и модернизация ледокола «Ермак» .....</b>	<b>631</b>

## *Предисловие к изданию 2010 г.*

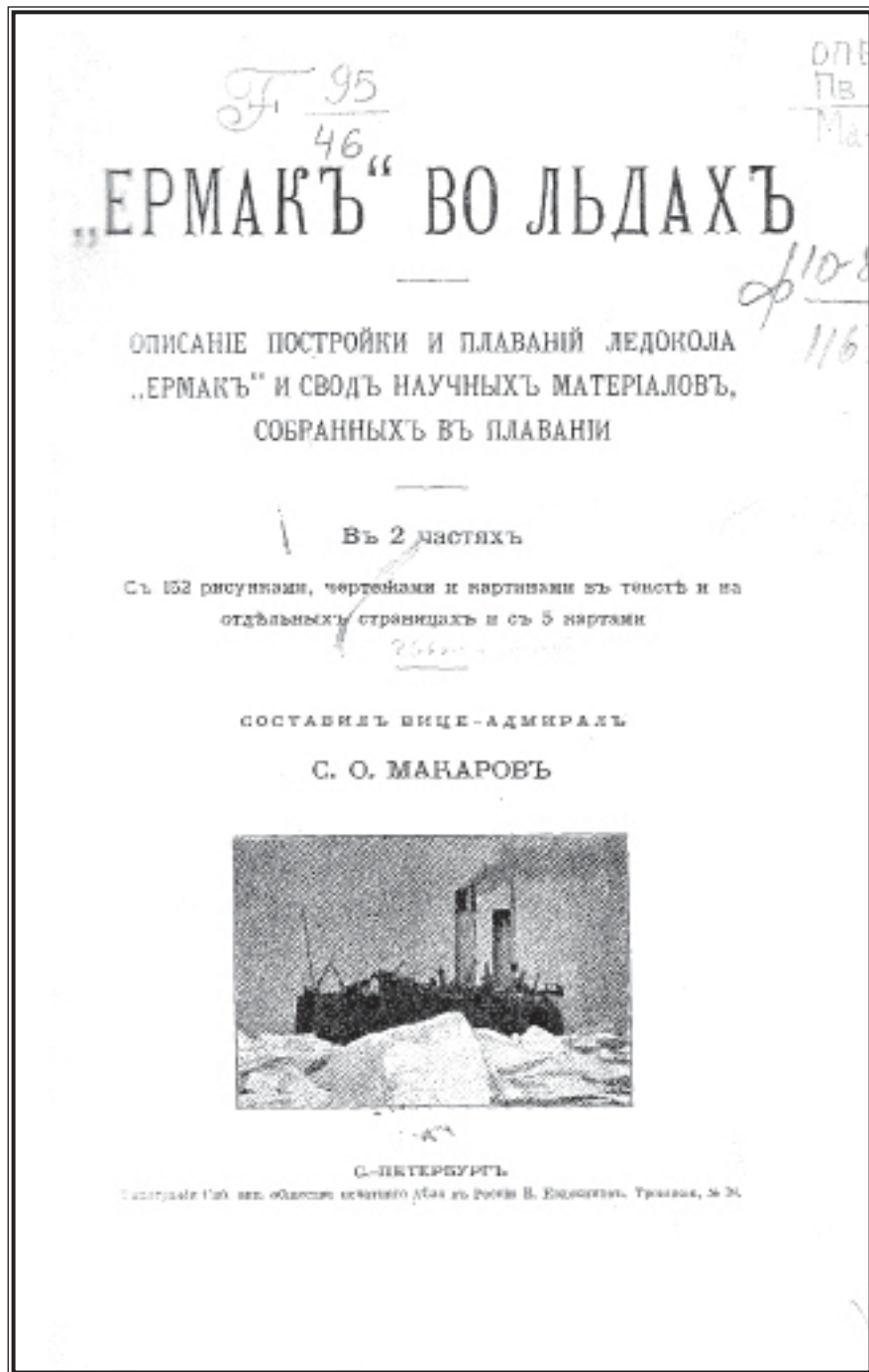
Работа «Ермак» во льдах» является одной из важнейших в наследии выдающегося моряка и ученого, вице-адмирала Степана Осиповича Макарова. Это одна из первых книг, посвященная истории разработки, проектирования, постройки и первых плаваний ледокола «Ермак». Особую ценность придает ей тот факт, что написана она самим автором идеи создания первого в мире линейного ледокола. Необходимо сказать несколько слов об истории создания книги.

Подробный ее анализ приведен в книге В.Г. Андриенко «Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг.» (М.: Европейские издания, 2009. Раздел «Уникальный «Ермак» (1897 – 1901 гг.)», С. 176 – 215). Как справедливо отмечает Андриенко, «...книга... оказалась несколько тенденциозной. Адмирал был увлекающимся человеком и постарался защитить как саму идею, так и ее воплощение от недоброжелателей»<sup>1</sup>. Основной же идеей Макарова было использование ледокола для научных исследований в полярных областях.

Работа была написана после двух первых плаваний «Ермака» в Арктике. 16 августа 1899 г. завершилось второе плавание в районе Шпицбергена, а уже в мае 1900 г. 3000 руб. на издание книги было отпущено Макарову императором Николаем II из кредита в 57720 руб., ранее ассигнованного на содержание «Ермака» во время работ в Финском заливе с 1 января по

---

<sup>1</sup> Андриенко В.Г. *Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг.. М.: Европейские издания, 2009. С. 176.*



Титульный лист книги С.О. Макарова издания 1901 г.

1 мая 1900 г.<sup>2</sup> Можно предположить, что работа над книгой завершилась к концу 1900 – началу 1902 г. Впоследствии императором были выделены дополнительные средства на издание. Об этом свидетельствует письмо товарища министра финансов С.О. Макарову от 31 декабря 1901 г. В нем говорится: «Государь Император по всеподданнейшему докладу министра финансов 14 декабря сего года Высочайше повелеть соизволил отпустить 3200 руб. для награждения чинов ледокола «Ермак», совершивших полярное плавание, и 1500 рублей в распоряжение Вашего Превосходительства на издание собранных научных материалов»<sup>3</sup>. 20 декабря 1902 г. император соизволил отпустить из Государственного казначейства 4000 руб. для издания научных трудов о плаваниях «Ермака» на немецком языке<sup>4</sup>.

Согласно архивным документам, фактически книга была получена из типографии в конце 1902 г. (в выходных данных указан 1901 год). Отпечатали ее в типографии Санкт-Петербургского акционерного общества печатного дела в России. 23 декабря было принято из переплетной мастерской О.Ф. Кирхнера 1969 экземпляров<sup>5</sup>. Для того времени тираж довольно большой. Но первые экземпляры книги, которые были подарены видным государственным деятелям и ученым, оказавшим поддержку Макарову при строительстве ледокола, а также тем, на чью поддержку он рассчитывал в дальнейшем, появились уже к весне 1900 г.

Работа состояла из двух частей. Первая (полностью опубликованная в настоящем издании) написана целиком С.О. Макаровым (за исключением 2-й главы, которая представляет собой текст лекции барона Ф.Ф. Врангеля, посвященной истории исследования Арктики). Вторая часть, имевшая подзаголовок «Отчеты, журналы и заметки» (в этом издании не приводится), содержала публикацию результатов научных исследований в различных областях, выполненных в ходе первых плаваний «Ермака». Туда вошли работы ученых, принимавших участие в экспедициях на ледоколе.

Приведем названия глав, входивших во вторую часть книги С.О. Макарова: Глава XVII «Заметки по астрономии и навигации»; глава XVIII «Заметки по метеорологии»; глава XIX «Заметки по гидрологии»; глава XX «Заметки по ледоведению»; глава XXI «Наблюдения над крепостью льда и сопротивлением его движению ледокола «Ермак» А.Н. Крылова»; глава XXII «Опыты с моделями «Ермака» Н.А. Смирнова»; глава XXIII «Определение коэффициента земной рефракции Б.П. Остащенко-Кудрявцева»; глава XXIV «Отчет судового врача А.Г. Чернышева о химическом анализе образцов привезенной воды»; глава XXV «Разные заметки и отчеты» [зоология, геология, химия,

- 2 *Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 17. Оп. 1. Д. 211. Л. 1.*
- 3 *РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 210.*
- 4 *РГА ВМФ. Ф. 17. Оп. 1. Д. 211. Л. 44.*
- 5 *Там же. Л. 43.*





*Д.А. Левоневский*

магнитные наблюдения]; глава XXVI «Журнал гидрологических наблюдений, веденных в 1897 г. на разных судах»; глава XXVII «Журнал метеорологических и гидрологических наблюдений, произведенных в 1899 г. на ледоколе «Ермак»».

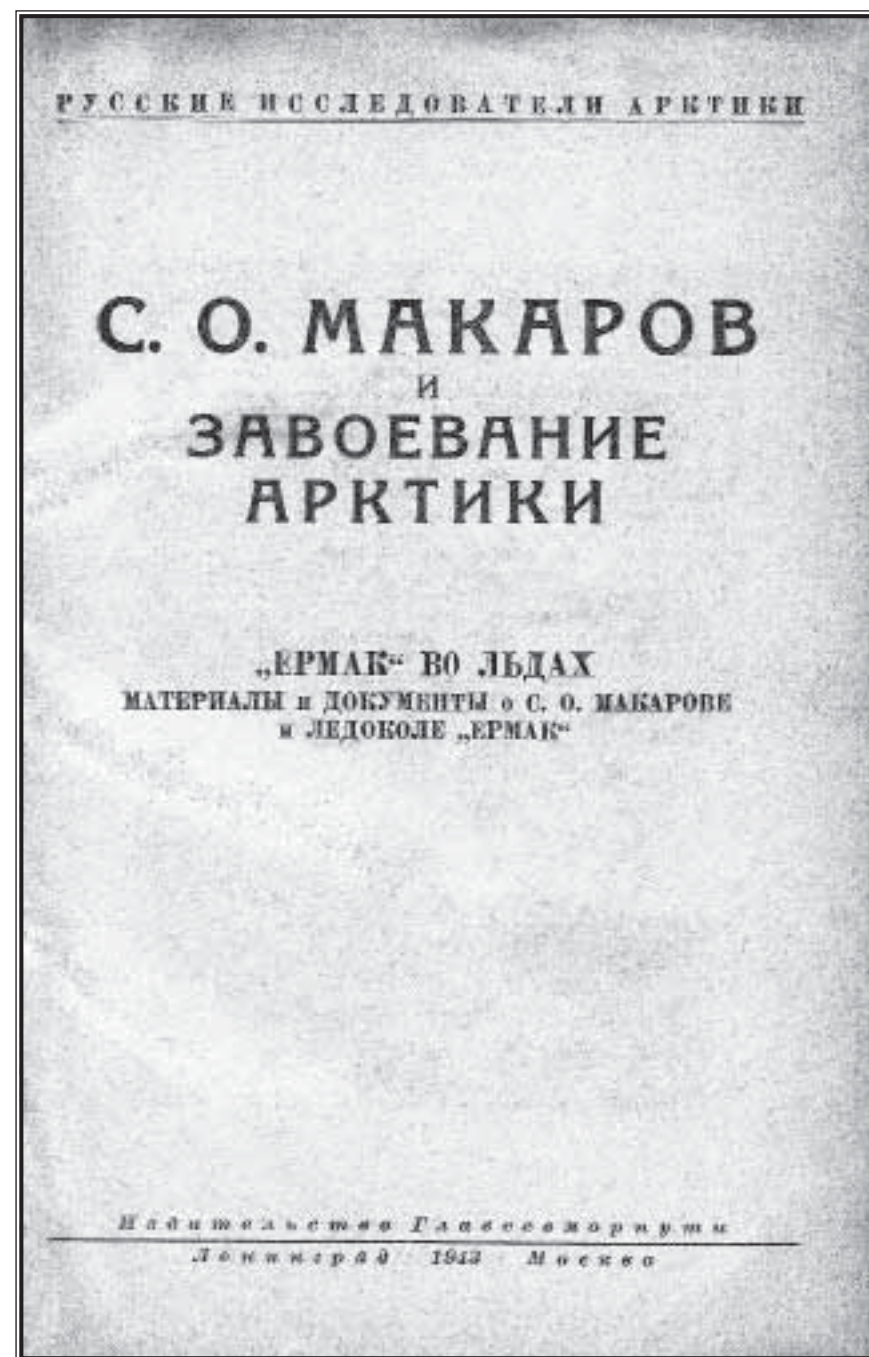
В 1943 г. в блокадном Ленинграде книгу С.О. Макарова переиздали под названием «С.О. Макаров и завоевание Арктики»<sup>6</sup>. Ответственным редактором сборника был выдающийся советский ученый профессор В.Ю. Визе (1886 – 1954). Составил сборник Дмитрий Анатольевич Левоневский. Об этом человеке необходимо сказать несколько слов.

Дмитрий Анатольевич Левоневский, поэт, прозаик, переводчик, публицист, родился 6 ноября 1907 года в городе Санкт-Петербурге. Его отец, Анатолий Феликсович Левоневский, был детским психологом. После смерти отца мальчик воспитывался в детском доме (его одноклассниками были поэты-писатели В.М. Саянов и Б.М. Лихарев), затем Левоневский учился в Литературном институте. Во время Великой Отечественной войны воевал в народном ополчении на Невской Дубровке, писал статьи и стихи во фронтовые газеты. Дмитрий Анатольевич состоял в Союзе писателей Ленинграда, был заместителем редактора журнала «Звезда» в то время, когда там напечатали произведения А.А. Ахматовой и М.М. Зощенко. После печально известного постановления 14 августа 1946 года Оргбюро ЦК ВКП(б) о журналах «Звезда» и «Ленинград» Левоневского уволили из журнала. Его основные произведения: «Семья Заломовых», «Красная Горка», перевод поэмы «Калевала» и другие. Скончался Д.А. Левоневский 6 октября 1988 года<sup>7</sup>.

Издание 1943 г. значительно отличалось от первого издания книги Макарова. В него вошли все главы (за исключением 2-й) первой части издания 1901 г., а также две главы («Заметки по гидрологии» и «Заметки по ледоведению») из второй части. Помимо этого в книгу были включены работы Макарова «Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа», «Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли», «Влияние ледоколов на военно-морские операции», фрагменты из дневника В.Н. Вебера, «За-

<sup>6</sup> С.О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л.–М.: Издательство Главсевморпути, 1943. 332 с. 5000 экз.

<sup>7</sup> Биографические сведения о Д.А. Левоневском и его фотография предоставлены дочерью писателя и журналиста – Натальей Дмитриевной Тихоновой (г. Санкт-Петербург).



*Титульный лист книги «С.О. Макаров и освоение Арктики» издания 1943 г.*

метки по ледоведению (Из дневника В.К. Неупокоева)». Во второй части книги опубликована подробнейшая «хронологическая справка», составленная Д.А. Левоневским и озаглавленная «Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак», а также обширная библиография. «Хронологическая справка» представляет собой хронику событий, относящихся к проектированию, постройке и эксплуатации «Ермака» с 1897 по 1940 гг. Многие документы, опубликованные Д.А. Левоневским, были впервые введены в научный оборот. При публикации книги Макарова составителем издания 1943 г. был опущен ряд моментов – 2-я глава, а также значительные фрагменты, связанные с Императорским домом, церковью. Не вошли в нее также ряд документов, приведенных в тексте С.О. Макаровым и относящихся к перспективам развития Северного морского пути и экономики Сибири, некоторые подробности его путешествий, связанные с изучением и обобщением опыта плаваний судов в Арктике и строительства ледоколов в других странах.

При подготовке этой книги за основу было взято издание 1901 г. При этом исправлены все опечатки, отмеченные в приложении к нему В книге сохранены все примечания С.О. Макарова (обозначены «Прим. С.О.М»), примечания редактора издания 1943 г. (обозначены «Прим. ред. изд. 1943 г.») и добавлены комментарии составителя данного сборника («Прим. Н.К.»). Географические названия приведены так, как они указываются в книге Макарова (например, Ямал – Ялмал, Ньюкастль – Ньюкестль). В случаях, когда различные измерения в книге приводились в футах и дюймах и одновременно в метрах и сантиметрах, нами оставлены только метрические обозначения. Полностью приведены иллюстрации из книги 1901 г.

Работы «Плавание «Ермака» на Новую Землю и Землю Франца-Иосифа», «Морская компасно-фотографическая съемка берега Новой Земли», «Влияние ледоколов на военно-морские операции» печатаются по изданию 1943 г.

Для того чтобы читатель мог полнее ознакомиться с биографией Степана Осиповича Макарова, мы публикуем работу К.Г. Житкова, напечатанную в «Военной энциклопедии», вышедшей в начале XX века в издательстве И.Д. Сытина.

Н.А. Кузнецов

*Житков К.Г.*<sup>8</sup>

8 *Житков Константин Георгиевич (1883–1919). Окончил Морской корпус в 1904 г., Минный офицерский класс в 1907 г. Капитан 2 ранга (1916 г.). На крейсере «Аскольд» участвовал в Русско-японской войне (1904–1905 гг.). С 1907 г. служил на кораблях 2-й минной дивизии Балтийского флота. В 1910 г. награжден премией имени Ф.Ф. Веселаго за труды по истории Русско-японской войны. С 1917 г. начальник распорядительного отдела Главного управления по делам личного состава флота. Во время Гражданской войны убит большевиками в Ростове. Автор многочисленных работ по истории Российского флота. – Прим.Н.К.*

## *Степан Осипович Макаров*

С.О. Макаров родился в 1848 г. в г. Николаеве, в семье выслужившегося из нижних чинов флота прапорщика Осипа Федоровича, женатого на дочери отставного унтер-офицера. Раннее детство Макаров провел в Николаеве, а 9-ти лет переехал вместе с семьей в Николаевск-на-Амуре; здесь он поступил в низшее отделение Николаевского морского училища, которое готовило офицеров корпуса флотских штурманов.

Выдающиеся способности Макарова обратили на него внимание главного командира порта контр-адмирала Козакевича, по ходатайству которого Макаров был назначен на Тихоокеанскую эскадру; поплавав 1863 – 1864 гг. на клипере «Богатырь», Макаров получил основы военно-морского воспитания под руководством командующего эскадрой адмирала А.А. Попова. Зимой 1864 – 1865 гг. Макаров был произведен в фельдфебели, а весной выдержал выпускной экзамен; адмирал Козакевич представил его, в исключение из общего правила, к производству в гардемарины флота. Осенью 1866 г. Макаров назначен на корвет «Аскольд», на котором и совершил переход в Россию. Судьба Макарова решилась только в середине 1867 г.; несмотря на хлопоты начальствующих лиц, дело тормозилось отсутствием в министерстве документов о дворянском происхождении Макарова. Потребовались долгие справки; к счастью, оказалось, что Макаров родился год спустя после производства в офицеры его отца; по особому Высочайшему повелению, кадет Макаров был произведен в гардемарины. После 2-летнего учебного плавания в Атлантическом океане, проплавав воспитанником в общей сложности на 11 судах в течении 5 ½ лет, Макаров в 1869 г. был произведен в мичманы.



*Вице-адмирал Степан Осипович Макаров*

Интересно отметить, что уже в 1867 г. он напечатал в «Морском сборнике» свою первую статью «Инструмент Аткинса для определения девиации в море». В первом же офицерском плавании, на броненосной лодке «Русалка» в 1869 г., Макаров начинает свои занятия вопросом о непотопляемости морских судов; поводом к ним послужила авария «Русалки», коснувшейся в шхерах камня, причем, несмотря на небольшую прибыль воды, лодка едва не затонула и спаслась только постановкой на мель. Макаров подробно разобрал этот случай, доказав несовершенство принятой водоотливной системы, и указал способы ее исправления; работа эта, напечатанная в 1870 г. в «Морском сборнике», нашла справедливую оценку: начальник броненосной эскадры адмирал Г.И. Бутаков представил молодого мичмана к производству за отличие в следующий чин, что и последовало 1 января 1871 г. Однако, несмотря на всю здравость предложений Макарова, большинство его мыслей не получило осуществления (принят был только Макаровский пластырь), и только следующая авария с фрегатом «Адмирал Лазарев» подвинула дело вперед. С этого времени Макаров не оставлял вопроса о непотопляемости судов: где и как только возможно, он пропагандировал свои взгляды и, наконец, перед самой смертью добился того, что в Минном офицерском классе в 1904 г. началось чтение курса по непотопляемости. Макаров оставил целый ряд талантливых работ в этой области. В одной из них, в 1886 г., он писал глубоко верные и для настоящего времени слова: «Несмотря на всю важность непотопляемости, она составляет большое место на судах всех флотов. Корабельные инженеры, ставящие переборки, – не специалисты в помпах, а механики, занимающиеся помпами, – не хотят понять переборок. Флотские же офицеры считают, что это дело техники. Ни те, ни другие, ни третьи не любят непотопляемости и сопряженного с нею лазанья по трюмам, которое не только тяжело, но и вредно для здоровья». Из требований, предъявляемых к судостроению, особо важным Макаров считал пробу водонепроницаемости корабля действительным опытом, заливая каждое отделение водой до ватерлинии, когда уже поставлены на место машины, проведены все трубы и т. п. (такую пробу впервые Макаров применил при постройке «Ермака»); затем следует указать на предложение Макарова устроить специальное «водяное» судно для производства учений. «Человек так создан, – писал он в статье «Средства против потопления судов», – что он пойдет на верную смерть, когда опасность ему знакома; но его пугает даже шум трюмной воды, если он к нему не привык. Приучите людей к этому шуму, и они будут бороться с пробоинами до последней крайности».

Война 1877 – 1878 гг. выдвигает Макарова как боевого офицера. Еще осенью 1876 г. он подает свой проект на случай военных действий, в котором предлагает снабдить быстроходный пароход паровыми катерами с минным вооружением и приспособить их к подъему на боканцах, с тем, чтобы подходить по возможности к месту стоянки неприятельских судов,



спускать минные катера и, пользуясь темнотой ночи, атаковать неприятеля; проект этот, замечательный по смелости замысла, был одобрен великим князем Константином Николаевичем и 13 декабря 1876 г. 28-летнему лейтенанту Макарову был дан в командование пароход «Великий Князь Константин», на котором он должен был привести свой план в исполнение. В течение 4-х месяцев шла трудная подготовительная работа, душой которой был Макаров; входя во все мелочи, он заботился не только о морских качествах своего корабля, но сам усовершенствовал типы нового оружия, мины: видоизменил шестовые и предложил новые подкильные или бросательные мины, а также крылатки, ввел кормовой шест и т. п. «Трудно бывало по временам, бесспорно, – пишет один из участников совместной работы с Макаровым, – но труд не казался особенно тяжелым, потому что делался с убеждением и имел целью только полезную сторону дела».

К началу войны, 12 апреля 1877 г., пароход был готов, и Макаров с терпением ждал возможности выхода; но местное начальство, несмотря на объявление войны, медлило с разрешением, и только через 2 недели Макаров мог выйти в море. Первые 2 похода к Потти и Батуму не дали результатов; при третьем – к Сулинскому гирлу – катерами был поврежден корвет «Иджалие». В июне, при крейсерстве у Анатолийского берега, миной пущен ко дну купеческий бриг и потоплено 3 парусных судна; в июле у входа в Босфор уничтожено 5 коммерческих судов; в августе, благодаря счастливому стечению обстоятельств, Макаров отвлек огонь турецкого броненосца от отряда полковника Шелковникова и в том же месяце произвел атаку Сухумского рейда. В сентябре «Великий Князь Константин» нес транспортную службу, которая с перерывами продолжалась до середины декабря. В ночь на 16 декабря произведена атака Батумского рейда, и, наконец, в ночь на 13 января 1878 г. на том же рейде утоплен авизо «Интибах». Таковы в кратких чертах военные действия Макарова в кампанию 1877 г.; за свои подвиги менее чем в год молодой лейтенант получил 6 наград: золотое оружие, ордена святого Владимира 4-й степени с мечами, святого Георгия 4-й степени, чины капитан-лейтенанта, капитана 2-го ранга и звание флигель-адъютанта. Так скоро исполнились слова одного из командиров кадета Макарова, что «Макаров будет одним из лучших морских офицеров молодого поколения».

Окончание войны с Турцией не остановило деятельности Макарова; он занялся эвакуацией войск, во время которой познакомился с М.Д. Скобелевым. Последний предложил Макарову в начале 1880 г. место своего помощника по морской части в Ахалтекинской экспедиции. Следует отметить, что всего за 5 месяцев до своего отбытия на новый театр военных действий Макаров женился на К.И. Якимовской. Новое поручение возложено было на Макарова в конце марта, и 7 апреля он отбыл из Санкт-Петербурга; отряд моряков вышел за ним, и уже 21 мая «морская» батарея выступила в степь. Сам Макаров в боевых действиях не участвовал;

он находился в тылу армии и занимался, как выразился Скобелев, «черной работой» – организацией подвозки грузов и припасов из Астрахани в Красноводск, где временно исполнял и обязанности по управлению Закаспийским округом. Скобелев был чрезвычайно доволен действиями моряков и их начальника и в знак особого расположения к Макарову обменялся с ним Георгиевскими крестами; со скобелевским крестом Макаров и погиб под Порт-Артуром.

В конце 1881 г. Макаров был назначен командиром парохода «Тамань», стоявшего стационаром в Константинополе; на этом спокойном месте Макаров завоевал себе новую славу выдающегося исследователя физических свойств моря. Сейчас же по прибытии на место Макаров начал исследование течений Босфора; убедившись в существовании на глубине обратного течения, Макаров определил его границы, скорость и прочие свойства; провел систематизацию этого материала, получился целый трактат «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», удостоенный Академией наук неполной Макарьевской премией и который, по словам известного гидролога, барона Ф. Врангеля, «остается и поныне самым полным и законченным решением вопроса о течениях в проливах». Вместе с тем Макаров занялся изучением Босфора как объекта будущих военных действий России, и в 1883 г. подал обстоятельную записку, в которой предлагал ряд мер, могущих обеспечить разрешение этой задачи.

1 января 1882 г. Макаров был произведен в капитаны 1-го ранга и летом состоял флаг-капитаном шхерного отряда при контр-адмирале Шмидте, а в 1883 г. – при контр-адмирале Чихачеве в практической эскадре Балтийского моря; к этому времени относится проект макаровского способа быстрой разводки пара, при котором через 7 ½ минут от зажигания котлов можно дать ход, а в дальнейшие 4 минуты довести его до полного. Как многое другое, и эта мера не была осуществлена во флоте, и только в 1904 г., уже во время войны, Макаров как командующий флотом ввел этот способ на судах эскадры Тихого океана.

Лето 1885 г. Макаров командовал фрегатом «Князь Пожарский» и после кампании, ввиду ожидавшегося столкновения с Англией, представил проект «мобилизации корабля». При этом он писал: «Если не выработать мобилизацию в мирное время, то в случай войны произойдет сумбур». Но и это предложение Макарова подверглось только критике.

В сентябре 1885 г. Макаров был назначен командующим корветом «Витязь», готовившегося к кругосветному плаванию; корвет еще строился и был принят только в середине 1886 г. Ко времени постройки «Витязя» относится замечательный, но малоизвестный труд Макарова, вышедший без подписи: «В защиту старых броненосцев и новых усовершенствованных» («Морской сборник» 1886 г.). В этой работе в легкой литературной форме Макаров изложил свой взгляд на необходимость переделки старых броненосцев согласно новым усовершенствованиям и доказывал это

результатом сражения флотов 2 фантастических республик, Белой и Си-ней, оканчивающегося в пользу «качества», а не «количества» судов. Статья эта, явившаяся и протестом против увлечения морского министерства одним судостроением, рисует идеальные типы морских вождей, как они представлялись в то время будущему адмиралу, и к достижению образа которых он, несомненно, стремился тогда и впоследствии. «Секрет, которым обладал адмирал X, – пишет Макаров, – заключался в том, что он умел выбирать своих командиров», а «создав командиров, адмирал X мог уже делать с эскадрой такие маневры, о которых другой адмирал не мог бы и думать... Успех дела зависит от единства, а единство достигается только продолжительными плаваниями и упражнениями».

В августе 1886 г. «Витязь» пересек Атлантический океан, зашел в Рио-де-Жанейро, затем, обойдя Америку Магеллановым проливом, поднялся в апреле 1887 г. к Иокогаме, зайдя по пути на острова Маркизские и Сандвичевы; более  $\frac{2}{3}$  плавания совершено было под парусами. В Тихом океане «Витязь» оставался до конца 1888 г., когда отправился обратно, и через Суэц прибыл 19 мая 1889 г. в Кронштадт. За 3-летнее плавание сделано было под парусами 25856, под парами – 33412, всего же 59268 миль. Во время плавания, начиная с самого выхода из Кронштадта, Макаров решил произвести, подобно наблюдениям в Босфоре, исследования проходимых вод. «С первых же дней, – говорит сам Макаров, – стало очевидным, с какою охотой офицеры взялись за дело. В начале остановки для наблюдений на глубинах были редки, а потом, когда корвет был приведен в должный вид в военном отношении, работы участились, в особенности в наших Японском и Охотском морях, где так мало произведено еще исследований». Так молодой командир «Витязя» не забывал занесенного им еще кадетом в дневник положения, что степень усердия личного состава зависит от «осмысленности жизни». Незаурядное плавание «Витязя» обессмертило имя как командира, так и самого корабля: сделаны были 194 станции с гидрологическими наблюдениями, по окончании плавания добытые данные были систематизированы и напечатаны в 1894 г. под названием «Витязь» и Тихий океан». Труд этот был удостоен Академией наук Макарьевской премией и Константиновской медалью Географического общества.

Во время пребывания «Витязя» на востоке на долю Макарова, за болезнью начальника эскадры, выпало временное управление ею, и немедленно строй жизни ее оживился: эскадра производила маневрирования, как бы в военное время; под председательством Макарова комиссия командиров разрабатывала планы военных действий крейсеров на случай разрыва с той или иной державой; при этом Макаров не ограничился рассмотрением только самих планов, но обращал внимание высшего морского начальства и на то, что Владивосток, единственная база русского флота на Дальнем Востоке, не отвечал своей цели. Не остановился Макаров и перед тем,

чтобы обратить внимание министерства на то, что у него не было органа, разрабатывающего предварительные планы войны: «Комиссия осмеливается думать, – говорилось в одном из ее протоколов, – что если бы во главе морского штаба был учрежден отдел, не связанный текущими, делами и специально ведущий военно-стратегическую часть, то организация войны много бы выиграла». Все эти, высказанные за 16 лет до японской войны, горькие истины остались таковыми, и печальные 1904–05 гг. ясно показали всю справедливость слов Степана Осиповича.

1 января 1890 г. Макаров был произведен в контр-адмиралы, имея 41 год от роду, и назначен младшим флагманом Балтийского флота, а осенью 1891 г. – главным инспектором морской артиллерии. На новом, чисто техническом посту Макаров проявил ту же энергию; отчет за 1891–94 гг., представленный им по уходу с должности, откровенно раскрывал недостатки нашей артиллерии и указывал на то, что надо предпринять для их устранения. Главной своей заслугой Макаров считал изобретение колпачков на снаряды, но и это важное приспособление не получило осуществления до самой войны 1904–05 гг. В отчете интересно отметить ясное понимание Макаровым необходимости совместной работы морской артиллерии и сухопутной; по его инициативе выбраны были взаимные представители в комитеты, и Макаров с благодарностью вспоминает совместную работу: «Мне никогда не казалось стыдным, – говорит он, – упоминать о том, что мы подражаем нашим товарищам по артиллерии», и тут же с горечью приводит указание, как отрицательно относился к совместной работе артиллерийский комитет (сухопутный). Минувшая война, когда крепостная артиллерия в Порт-Артуре, не имея фугасных снарядов, должна была брать снаряды у флота, наглядным образом свидетельствует о правильности взгляда Макарова. Ко времени занятия поста инспектора относится труд Макарова: «Разбор элементов, составляющих боевую силу судов», навеянный столкновением 10 июля 1893 г. английских броненосцев «Виктория» и «Кампердоун». Высказываясь против больших броненосцев, Макаров предлагал строить суда в 3 тысячи тонн водоизмещения с ходом в 20 узлов и сильной артиллерией. Заканчивал свою статью Макаров следующими словами: «Будут ли строить тяжелые броневые суда в 15 тысяч тонн или легкие в 3 тысячи тонн – во всяком случае, морякам предстоит большая работа сделать их действительно годными для боя». В заключительных словах, зовущих личный состав на движение вперед, главное значение этой работы: что современные ему суда были далеки от совершенства, теперь, после войны 1904–05 гг., совершенно очевидно.

Но предостережения Степана Осиповича не имели последствий. В конце 1894 г. Макаров снова был назначен на строевое место командующего эскадрой Средиземного моря и 2 декабря поднял свой флаг на броненосце «Николай I»; в начале 1895 г. эскадра была вызвана в Тихий океан, на усиление наших морских сил, ввиду ожидавшегося после японо-китайской

войны столкновения с Японией. Подготовкой русской эскадры ведал главным образом Макаров: по просьбе командующего адмирала Тыртова он выработал ряд мер на случай военных действий, которые и были опубликованы в форме приказа (известен сейчас как приказ С.П. Тыртова); следует прибавить, что как раз в это время Макаров был серьезно болен и ходил на костылях. Близость военного столкновения заставила Макарова обратить особое внимание на ненормальность мирных плаваний и учений: в обстоятельном докладе об этом тревожном времени он перечисляет все дефекты, замеченные его наблюдательным военным глазом; так, он писал (1895 г.) о необходимости большего разнообразия в типах судов, об организации морской разведки, о необходимости отдаленного сигналопроизводства, создания морской тактики и т. п.; повторил он в 1895 г. и свой взгляд на Владивосток: «Между эскадрой и Владивостокским портом должна быть полная солидарность в действиях. Главное назначение Владивостокского порта заключается в том, чтобы служить опорным пунктом для нашего флота на Дальнем Востоке и иметь для судов все необходимые запасы». Не пропускает Макаров случая отметить в своем отчете и неминуемость столкновения с Японией: «Обстоятельства так сложились, что японцы в настоящее время считают Россию истинным врагом для естественного, по их мнению, развития страны. Война с Россией будет чрезвычайно популярна в Японии и вызовет с первой же минуты полное напряжение ее сил... Могущество России значительно превосходит могущество Японии, но на Дальнем Востоке нам трудно иметь столько же сил, сколько у наших противников. Необходимо иметь в виду, что наш Дальний Восток есть не более, как колония по удаленности от населенной части страны... Борьба наша на Дальнем Востоке с Японией не будет борьба двух государств, а борьба одного государства против колонии другого». Так ясно предвидел Макаров обстановку грядущего столкновения.

Дальнейшая его деятельность (Макаров вернулся в Россию в начале 1896 г.) сосредоточилась всецело на подготовке к этому столкновению. Летом 1896 г. он производится в вице-адмиралы; командуя практической эскадрой Балтийского моря, Макаров деятельно берется за осуществление тех вопросов, насущность которых для флота наглядно выяснилась для него в 1895 г. Результатом сознания, что у нас нет морской тактики, была разработка тактических приемов, напечатанная в 1897 г. в «Морском сборнике» под названием «Рассуждения по вопросам морской тактики», – труд, переведенный на несколько иностранных языков, оцененный по справедливости только теперь, когда минувшая война убедила нас в невозможности пренебрегать военным делом. Труд этот вышел с эпиграфом, который стал для Макарова девизом жизни: «помни войну». Он представляет и по сей час чрезвычайную ценность. Вслед за ним появилась работа: «Об однообразии в судовом составе флота», с тем же девизом. Идеал, к которому следует стремиться на флоте, есть полная

взаимозаменяемость всего. «Такой взаимозаменяемости, по моему мнению, – говорит Макаров, – можно достигнуть, если не вполне, то в значительной степени». Виновниками разнообразия в типах адмирал признает самих моряков: они «выпустили из рук общие идеи и сами ушли, вместе с техниками, исключительно в область деталей». Проповедуя свои мысли и взгляды о грядущем столкновении в печати, Макаров высказывал их и в административных учреждениях, в которых ему приходилось работать как члену комиссии по обсуждению судостроительной программы и вооружению крепостей. В первой из комиссий он, наперекор всем членам (7 адмиралам), высказал, что, по его мнению, «чтобы решить, какого типа и сколько судов необходимо нам иметь на Дальнем Востоке, надо составить и разобрать план действий или даже несколько планов. Без разбора таких планов наши суждения лишены достаточно веского фундамента». Предложение Макарова не было поддержано, может быть, потому, что, как теперь известно, в министерстве не было никакого плана войны с Японией; по-видимому, один только Макаров сознавал ненормальность такого положения. В комиссии по вооружению крепостей Макаров особенно настаивал на должном вооружении Порт-Артура. Доказывая важное значение этой крепости для нашего флота, Макаров писал в поданной им докладной записке: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке. Флот, лишившись своего главного опорного пункта, должен будет стянуться весь к Владивостоку и почти отказаться от активной роли. Чтобы этого не случилось, Порт-Артур должен быть сделан неприступным и снабжен провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление».

В конце 90-х годов Макаров поднимает новое дело, мечтает открыть Северный полюс, и результатом его энергии является ледокол «Ермак», на котором Макаров 2 раза ходил в Северный Ледовитый океан.

В декабре 1899 г. Макаров занимает свой последний пост перед войной – главного командира Кронштадского порта, и на этом месте проявляет ту же «осмысленность», которой проникнута вся его служба; все силы его направлены на улучшение положения, как материального, так и духовного, вверенных его управлению людей: для матросов устраиваются казармы, бани, прачечные, открываются школы; улучшается положение рабочих, им устраиваются отпуска, возбуждается вопрос о пенсиях; для офицеров организуются в Собрании сообщения, после которых устраиваются прения под председательством самого Макарова.

Не забывает в то же время Макаров и литературной работы: отстаивая свою мысль о безбронных судах, он предлагает прежде всего «всякое военное судно строить для войны и боя». В начатой работе «Без парусов», с тем же эпиграфом «помни войну», изложены последние заветы адмирала. «Нужно больше держать корабли в море, – пишет он, – на судне все чины –

строевые, нестроевых нет; надо приохотить к морю, поощрив ученые работы, съемки, промеры и морской спорт; нужно беречь уголь, в военное время уголь – это жизнь; в море – значит дома».

Посреди своих обширных трудов Макаров все время помнил о надвигавшейся грозе и всеми силами стремился на Дальний Восток. «Меня не пошлют, – писал он осенью 1903 г. своему другу, барону Ф.Ф. Врангелю, – пока не случится там несчастья; а наше положение там крайне невыгодно». И на этот раз Макаров оказался прав: его не послали.

Наступил 1904 г. 24 января последовал разрыв дипломатических отношений, 25-го об этом было опубликовано в газетах, а на другой день Степан Осипович не выдержал и написал управляющему морским министерством адмиралу Авелану письмо, в котором предсказал катастрофу с эскадрой Тихого океана. Вот что писал Макаров: «Милостивый государь, Федор Карлович! Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде. Пребывание судов на открытом рейде даст неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю и в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и, кроме того, у многих, наших судов совсем нет сетей... Японцы не пропустят такого бесподобного случая нанести нам вред. Я даже думаю, что надежда ослабить наш флот ночными атаками была одной из причин объявления войны. Будь у нас в Порт-Артуре большой внутренний рейд, из которого эскадра может выходить во всякую минуту, японцы не так легко решились бы на объявление войны... По-видимому, существуют 3 причины, по которым не хотят держать наш флот во внутреннем бассейне: 1) теснота самого бассейна; 2) невозможность выйти целой эскадрой сразу; 3) возможность, потопив судно, преградить выход. Как бы ни было тесно в Порт-Артуре, все же корабли можно швартовить и затем, путем практических упражнений, приучиться к скорому выходу. Полагаю, что при навыке, когда погода благоприятная, большие корабли будут выходить не позже, чем 20 минут один после другого, и не вижу опасности выходить по отдельности. Говорят, что неприятельский флот может подойти к выходу и будет уничтожать корабли по мере выхода их. Этого я себе представить никак не могу, ибо неприятель в это время будет находиться под огнем береговых батарей. Каждый новый корабль, выходя, усилит огонь этих последних. Что касается возможности заградить выход нашему флоту, потопив при выходе какой-нибудь пароход, наподобие тому, как сделали американцы в Сант-Яго, то такая операция не столь легко исполнима, и, кроме того, Порт-Артур богат землечерпательными приспособлениями; следовательно, если не удастся в скором времени поднять или разорвать утопленный корабль, то можно

прокопать проход вдоль него. Вполне понимаю, что пребывание флота на внутреннем рейде Порт-Артура есть зло, но еще большее зло – стоянка на большом рейде, с огромным расходом угля, с крайним утомлением команд и возможностью больших потерь от минных атак неприятеля... Из двух зол надо выбирать меньшее, а потому я бы считал, что благоразумие требует держать не занятые операциями суда флота во внутреннем бассейне Порт-Артура, уменьшив расход угля до минимума прекращением электрического освещения и другими мерами... Если мы не поставим теперь же во внутренний бассейн флот, то мы принуждены будем это сделать после первой ночной атаки, заплатив дорого за ошибку». В действительности в Порт-Артуре все сбылось так, как предполагал Макаров, и ему пришлось своей кровью искупить те ошибки, которые он тщетно пытался предотвратить из Кронштадта.

1 февраля Макаров узнал о своем назначении командующим флотом Тихого океана, а через 3 дня он уже покинул Санкт-Петербург; с ним ехал штаб, который и помогал ему в пути в разработке боевых инструкций. В Порт-Артур Макаров прибыл 24 февраля и, ознакомившись с положением эскадры, начал действовать; приказ его (боевое производство, инструкции для боя, перекидной стрельбы, для быстрой разводки пара) читались и перечитывались офицерами; но сильнее всего действовал личный пример адмирала, входившего во все мелочи, но не забывавшего и главного – воспитания в личном составе флота утраченных военных идей и веры в свое оружие. После ознакомления эскадры с требованиями адмирала началось обучение эволюциям и т. п.; наконец, Макаров обратился к личному составу с предложением помочь ему своими мыслями: вероятно, вспоминая свои юные годы, он предлагал всем чинам эскадры проявить личную инициативу. При Макарове командиры судов впервые собираются на совещания, адмирал разбирает с ними выходы эскадры, указывает сделанные ошибки, разъясняет свои требования, посвящает в свои планы, словом, старается передать им часть самого себя, заразить их своей энергией и взглядами. Не останавливается Макаров и перед сменой неподходящих командиров (например, командиров «Севастополя» и нескольких миноносцев).

Но и здесь Макарову приходится бороться с упорным противодействием Санкт-Петербурга. Так, морское министерство не хотело печатать его книги «Рассуждения по вопросам морской тактики», отказало в высылке миноносцев по железной дороге, отозвало отряд адмирала Вирениуса обратно; так же неприязненно относился к Макарову и адмирал Алексеев, видевший в реформах нового командующего критику строя, сложившегося на эскадре при нем.

Среди тяжелых и опасных трудов, когда все держалось одним адмиралом, Макаров не забывает воздействовать на боевой дух личного состава: на 3-й же день своего пребывания в Порт-Артуре он выходит на ма-



леньком «Новике» на выручку миноносца «Стережущий» и этим актом, не имевшим даже реального результата, сразу вселяет веру в свои действия и распоряжения. Не забывая торжественно наградить отличившихся в боях, простыми теплыми словами Макаров поднимает в команде энергию для дальнейших подвигов. Все действия Макарова в Порт-Артуре говорят за то, что он шел по верному пути, конечной целью которого было научить личный состав побеждать.

Из военных действий при нем произошли бой миноносцев у Ляотешана, гибель «Стережущего», 2 бомбардировки из-за Ляотешана, отражение 1-й атаки японских пароходов для заграждения входа в Порт-Артур, уничтожение «Новиком» японского парохода. За время командования Макаровым эскадра выходила в море 6 раз (за все остальное время 3 раза), и последний выход был роковым для Степана Осиповича: он кончился гибелью «Петропавловска».

Накануне вечером (30 марта) Макаров выслал отряд миноносцев для обследования острова Эллиот, а наутро, узнав о том, что один из миноносцев, «Страшный», расстреливается японцами, выслал ему на выручку «Баян» и вышел сам на «Петропавловске» с целыми судами эскадры. Отгнав неприятеля в море (миноносец спасти не удалось), Макаров встретил главные силы японцев и вернулся к Порт-Артuru, где в 2 ½ милях от берега «Петропавловск» наткнулся на минную банку, поставленную накануне ночью японцами; последовал взрыв, и броненосец немедленно пошел ко дну. От Макарова осталось одно пальто; по свидетельству немногих очевидцев, адмирал был убит обломками падавшей мачты.

Гибель любимого вождя произвела ошеломляющее впечатление на эскадру; офицеры и матросы поняли, что с Макаровым они теряют последнюю надежду на улучшение положения; последовавшая действительность показала, что они не ошиблись. На место Макарова вступили адмиралы Алексеев, Скрудлов и Витгефт, но ни одному из них не удалось заставить эскадру поверить в себя как в вождя.

На гибель Макарова откликнулись не только в России, но и за границей, и даже в самой Японии. «Вся Россия со мною оплакивает безвременную кончину адмирала Макарова», писал государь адмиралу Алексею. «Смерть адмирала Макарова – большая потеря для моряков всего мира», телеграфировал император Вильгельм. Японцы посвятили его деятельности следующие глубоко справедливые слова: «С самого приезда своего в Порт-Артур, в начале марта, он деятельно принялся за работу: привел в порядок побитую и расстроенную эскадру, поднял военный дух, водворил дисциплину и от всего сердца, не жалея сил, старался возобновить честь флота».

Макаров погиб на 56-м году жизни, твердо храня завет «помни войну» и честно исполнив свой долг перед родиной. В немногие дни своего командования флотом адмирал дал высокий пример той «осмысленности жизни и службы», которую он не только проповедовал, но которой



*Фрагмент памятника С.О. Макарову в Кронштадте, изображающий ледокол «Ермак». Фото А. Булатникова*



*Памятник С.О. Макарову в Кронштадте. Фото Н. Кузнецова*



неизменно следовал в мирное и военное время. После его смерти деяния Макарова заслужили достойное признание: в честь его назван броненосный крейсер, в Кронштадте поставлен ему памятник, открытие которого последовало 24 июля 1913 г. Но лучший памятник составляют печатные труды адмирала, свидетельствующие о громадной работоспособности этого замечательного человека.

Военная энциклопедия. Т. XV. СПб.: Товарищество Сытина, 1914. С. 117 – 123.

В работе К.Г. Житкова приведен весьма обширный список трудов С.О. Макарова, а также книг и статей, посвященных его биографии. В данной публикации он опущен. Ниже помещен список работ С.О. Макарова, переизданных в советский и постсоветский периоды и биографических трудов, наиболее доступных современному читателю.

1. Макаров С.О. Документы. Т. 1 – 2. М, 1953–1960.
2. Макаров С.О. Мир не вечен...: «Рассуждения по вопросам морской тактики» и другие сочинения адмирала С. О. Макарова. СПб.,1997.
3. Макаров С.О. Океанографические работы, М., 1950.
4. Макаров С.О. Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1943.
5. С.О. Макаров и завоевание Арктики. «Ермак» во льдах. Материалы и документы о С.О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л.–М., 1943.
6. Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении. Л., 1977.
7. Добровольский А.Д. Адмирал С.О. Макаров путешественник и океанограф. М., 1948
8. Еремеев Л. М. Адмирал Макаров, М.–Л., 1939.
9. Крылов А. Н. Вице-адмирал Макаров. М., 1944.
10. Лурье А.Я. С.О. Макаров (1848–1904). М., 1949.
11. Островский Б.Г. Адмирал Макаров. М., 1954.
12. Потапов Ю.П. Степан Осипович Макаров: (1848–1904). Л.,1982.
13. Семанов С.Н. Макаров. М., 1988.